Inaugurata il 30 ottobre 1928. Il suo destino: inseguire gli eventi.

La Cuneo-Nizza compie settant'anni

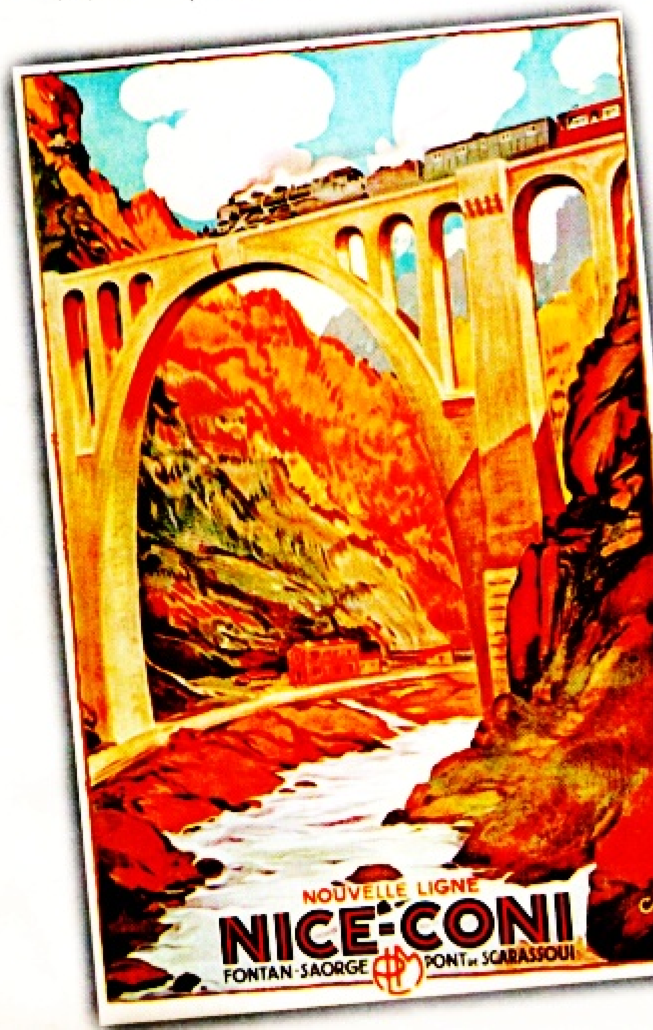
S. DALMAZZO DI TENDA, 30 OTTOBRE 1928 (FOTO ARCHIVIO CAMERA DI COMMERCIO)

"Cittadini, per decisione del Governo Nazionale e con intervento di S.E. il Ministro Giuriati, martedì 30 ottobre verrà inaugurata la ferrovia Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza. Quella che è stata per lunghi anni l'ardente aspirazione della città nostra, si è finalmente compiuta".

Il manifesto che il podestà Giovanni Battista Imberti aveva fatto affiggere per le vie del capoluogo a pochi giorni dall'evento, registrava, di fatto, il battesimo della ferrovia per il mare, del travagliato collegamento tra Italia e Francia, nato sotto cattivi auspici e vissuto poi in situazioni ancor più negative.

Era l'autunno del 1928, esattamente 70 anni fa. Al di là della frontiera, i giornali nizzardi, con gli stessi toni retorici ed il medesimo entusiasmo, annunciavano a piena pagina che "après trente années d'efforts persévérants la ligne de chemin de fer Nice Coni va être inaugurée".

Il giorno fatidico si snodò all'insegna della tediosa ufficialità dell'epoca, con le autorità in cilindro e guanti bianchi e con il pubblico immortalato nel saluto romano. Le due locomotive ed i cinque vagoni di prima classe delle Ferrovie dello Stato lasciarono la stazione in riva al Gesso (quella sull'altipiano non era ancora in funzione) e, alle 10,45, con un quarto d'ora di ritardo, iniziarono il primo viaggio ufficiale. Nessuna fermata sino a San Dalmazzo di Tenda, e tanta gente lungo il percorso. Nella cittadina della valle Roya la sosta si protrasse ben al di là delle previsioni. Anziché limitarsi a visitare la stazione ferroviaria, non ancora completata, le autorità italiane dovettero attendere che il convoglio partito da Nizza, alle prese con un programma articolato in soste e momenti ufficiali in tutte le stazioni, superasse il percorso di sua competenza.



Alle 12,40, finalmente, l'incontro, a Breil sur Roya, tra il ministro italiano e il francese André Tardieu. E vennero le foto, il pranzo ed i discorsi all'insegna di un ottimismo rivelatosi eccessivo. Si parlò di Alpi "vaincues par l'effort humain" e di treni che si sarebbero incrociati "come spole incessanti, a tessere la buona trama dell'amicizia italo-francese". Poi tutti insieme a Ventimiglia, per il rinfresco offerto dalle ferrovie italiane.

Fin qui la cronaca dell'inaugurazione di una linea che, nata come risposta ad esigenze maturate in quasi 80 anni di attesa, delineatesi quando un cospicuo trasferimento di merci era costretto a superare il colle di Tenda in condizioni di grave disagio, si trovò ad affrontare una situazione completamente diversa da quella di partenza, con i mercati della Costa Azzurra ormai attratti da altri centri di approvvigionamento e con il Piemonte sud occidentale privato del ruolo di fornitore di generi alimentari nei confronti del Nizzardo, votato ormai alla scelta turistica.

Un risultato sconcertante, dopo tante insistenze, dopo i contrasti sul tracciato più idoneo, dopo progetti ed elaborazioni che han dovuto fare i conti con il "rattachement" di Nizza alla Francia, nel 1860, con lo spostamento dei centri del potere da Torino, a Firenze ed infine a Roma e, addirittura, con la tragedia della guerra mondiale.

Dal 1856, quando fu predisposto un primo progetto commissionato da Carlo Brunet, sindaco di Cuneo e deputato, all'ingegner Cerroti, la ferrovia è sempre stata costretta ad inseguire i tempi. Un destino che, purtroppo, le tocca ancor oggi.

L'alternanza di periodi di attività e lunghe parentesi di chiusura, legate al suo snodarsi in zona di frontiera tra due Paesi non sempre allineati e, soprattutto, alle profonde ferite inferte a guerra pressoché finita, nel 1945, quando i tedeschi fecero saltare in aria 8 viadotti e danneggiarono un gran numero di gallerie, ne ha segnato la storia. Ci sono voluti 34 anni per rivedere i treni lungo la linea e il Cuneese anche in questo caso, in nome di un destino che gli tocca ogni volta che si parla di grandi infrastrutture, si è trovato a condurre una battaglia solitaria che, in più occasioni, ha rischiato lo sfinimento.

Anche adesso che la linea c'è, è amata dalla gente, scelta per il trasferimento dei turisti verso la Riviera dei fiori e la Costa Azzurra, guardata con interesse da coloro che ne apprezzano lo sviluppo in area montana, si percepisce l'indifferenza da parte delle Ferrovie, pesantemente condizionate da opinabili esigenze di bilancio. I treni passano, ma sono legati ai lenti locomotori diesel per il mancato ripristino della elettrificazione, alla mancanza di una adeguata disponibilità di posti nei periodi di punta, alla costante minaccia dei tagli, incombente sulla intera rete ferroviaria cuneese.

Questo nonostante non siano venuti meno, anzi, si siano rafforzati, i legami tra la gente che vive al di qua e al di là del colle di Tenda, tra la provincia di Cuneo ed il Nizzardo. E non si tratta più di vincoli nati esclusivamente da esigenze commerciali, ma dalla riscoperta di radici, cultura e situazioni di vita simili o, quanto meno, complementari, rese più omogenee dal superamento dei confini, in un respiro più ampio che guarda all'Europa del 2000.

Le vicende lunghe e complesse che portarono alla costruzione della Cuneo-Nizza e il ricordo del giorno dell'inaugurazione saranno l'argomento di una serie di trasmissioni , realizzate da "Telegranda" per celebrare il "compleanno" della linea ferroviaria, che andranno in onda dal mese di novembre.